



Allgemeiner Deutscher Fahrradclub, Landesverband Brandenburg (ADFC),

Bürgerinitiative für einen S-Bahnanbindung Rangsdorf (BISAR)

Bürgerinitiative Stammbahn (BIS)

Deutscher Bahnkunden-Verband, Landesverband Berlin-Brandenburg (DBV)

Pro Bahn, Landesverband Berlin-Brandenburg

Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Brandenburg (VCD)

# Gemeinsamer Forderungskatalog zur geplanten Brandenburger Mobilitätsstrategie 2030

11. Mai 2016

Die Erstunterzeichner dieses gemeinsamen Forderungskataloges begrüßen die Initiative der Landesregierung, eine Mobilitätsstrategie zu entwickeln.

Voraussetzung für ein breit akzeptiertes Ergebnis ist die umfassende Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger. Das schließt ein transparentes, für alle Beteiligten nachvollziehbares Verfahren ausdrücklich mit ein.

Brandenburg und Berlin sind als Nachbarländer sozial, wirtschaftlich und verkehrlich miteinander verbunden. Das Wachstum Berlins und seines Umlandes führen zu einem steigenden Verkehrsaufkommen im Personen- und Güterverkehr. Infrastruktur und Verkehrsangebote müssen daran angepasst werden.

Drei Grundüberlegungen sind nach Meinung der Unterzeichner die Maßstäbe für das Handeln.

## **Mobilität und Erreichbarkeit sichern**

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für die Existenzsicherung und Teilhabe. Dies gilt insbesondere für den Verbleib ihrer Bewohner in den ländlichen Gebieten.

Die Mobilität der Menschen, insbesondere die Sicherstellung des Berufs- und Ausbildungsverkehrs sowie die Erreichbarkeit der Kommunen auch in der Fläche des Landes, ist zentrale Aufgaben der Daseinsvorsorge. Mehr als ein Viertel der Beschäftigten Brandenburgs pendeln täglich, davon ca. 180.000 Menschen nach Berlin.

## **Wirtschaft und Verkehr entwickeln**

Wirtschaftliche Betätigung erfordert gut erreichbare Standorte und leistungsfähige Wege für den Personen- und Warentransport. Dabei kommt dem Schienenverkehr und den Wasserwegen eine besondere Bedeutung zu. Die Förderung des Schienen- und Wasserstraßenverkehrs entspricht den verkehrspolitischen Zielen von Bund und Land. Zugleich werden touristische Verkehre für Brandenburg

immer wichtiger. Für Tagesausflügler, die überwiegend aus Berlin kommen, Kurzurlauber, Tagungs- und Kurgäste bietet das Land vielfältige Ziele, die mit Bahnanschluss deutlich an Attraktivität gewinnen.

## **Klima und Ressourcen schützen**

Der Schienenverkehr ist ein umwelt- und klimafreundlicher Verkehrsträger. Kein anderes Massentransportmittel kann eine vergleichbar positive Energiebilanz nachweisen. Deshalb gibt der Umgang mit dem Schienenverkehr auch Auskunft darüber, wie ernst wir es mit dem Umwelt- und Klimaschutz meinen.

Die Förderung des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) muss sich im konkreten Handeln auf allen Politikebenen widerspiegeln.

## **Zusammenarbeit ausbauen**

Eine qualifizierte Verkehrsentwicklung ist nur in Kooperation (insbesondere zwischen Brandenburg und Berlin) machbar. Deshalb brauchen beide Bundesländer schnellstmöglich einen gemeinsamen Landesnahverkehrsplan mit einem einheitlichen Betrachtungs- und Planungshorizont.

## **Mobil in Stadt und Land**

Mobilität und Erreichbarkeit muss in der Fläche des Landes gewährleistet werden. Rückgrat des Fahrens ohne eigenes Auto ist ein Grundnetz des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). SPNV soll überall dort angeboten werden, wo eine ausreichende Nachfrage durch ein kundenorientiertes SPNV-Angebot gewonnen werden kann oder wo ein SPNV-Angebot zur Erreichung anderer strukturpolitischer Entwicklungsziele wichtig ist. Dabei können in ländlichen Räumen nicht die gleichen wirtschaftlichen Anforderungen (insbesondere bei

Fahrgastzahlen und Nachfrage) bei der Angebotsgestaltung gelten wie in Städten oder dicht besiedelten Räumen.

Das bestehende SPNV-Angebot soll auf seine Tauglichkeit für die veränderte Nachfrage und auf Qualitätsstandards geprüft werden. Dazu zählt auch die reguläre Mitnahme von Fahrrädern in Bussen, um neue Fahrgäste zu gewinnen, die sowohl am Start- als auch Zielpunkt das eigene Fahrrad nutzen.

Die Herstellung der Barrierefreiheit bis 1. Januar 2022 ist verbindlich umzusetzen. Die Planungen hierfür bedürfen der Beteiligung der Fahrgäste.

Die Landesregierung soll sich dafür einsetzen, dass durch alternative Betreibermodelle auch in den berlinfernen Regionen ein Grundangebot an öffentlichen Verkehrsleistungen dauerhaft erhalten bleibt. Dazu zählt auch, dass die Trennung der Zuständigkeit nur anhand des Verkehrsmittels Bahn (= Zuständigkeit Land) und Bus/Straßenbahn (= Zuständigkeit Kommune) nicht mehr zeitgemäß ist.

Kostentreiber im SPNV sind immer schärfer werdende Sicherheitsvorschriften, die sich häufig gar nicht mehr begründen lassen und möglichst auch noch den unwahrscheinlichsten Eventualfall abdecken sollen. Im Rahmen der Mobilitätsstrategie sollte sich die Landesregierung für eine vernünftige Behandlung des SPNV auf Bundesebene einsetzen. So wäre anzustreben, dass wenig befahrene Bahnübergänge standardmäßig ohne technische Sicherung zugelassen werden und auch Reisendenübergänge der Regelfall werden.

Berücksichtigung der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Ausflugs- und Tourismuszielen bei der Angebotsgestaltung und Kommunikation. Die in der Landestourismuskonzeption gemachten Aussagen (Seite 28, Handlungsfeld Verkehr: „Vernetzte Mobilitätsketten [...] sowie die Nutzung von Innovationen im Mobilitäts- und Verkehrsbereich sichern in Zukunft die Erreichbarkeit der touristischen Angebote in Brandenburg.“ müssen auch in der Mobilitätsstrategie Eingang finden.

## Stadt-Umland-Verkehre

Ein erster Schritt ist die Überprüfung der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierbarkeit von weiteren berlinnahen Regional- und S-Bahn-Strecken. Dabei müssen Endpunkte im S-Bahn-System immer so ausgestaltet werden, dass sie nach Möglichkeit je 2 Gleise und 2 Bahnsteigkanten besitzen. Unabhängig vom Ergebnis soll eine weitergehende Trassenfreihaltung gesichert werden.

Für die folgenden Relationen soll ein Wiederaufbau-/Ausbaukonzept entwickelt werden:

- (Spandau – Landesgrenze –) Falkensee – Nauen,
- Gesundbrunnen – Hennigsdorf – Velten,
- Hohen Neuendorf (– Landesgrenze – Frohnau – Gesundbrunnen),
- Basdorf – Liebenwalde,
- Schönwalde (– Landesgrenze – Wilhelmsruh/Karow – Gesundbrunnen),
- (Südkreuz – Landesgrenze –) Rangsdorf – Wünsdorf,
- (Südkreuz – Landesgrenze – ) Teltow – Stahnsdorf (Landesgrenze – Wannsee),
- (Potsdamer Platz – Zehlendorf – Landesgrenze – )Potsdam,
- (Wannsee – Landesgrenze – ) Michendorf – Beelitz
- für alle eingleisigen Schienenverbindungen von Berlin in das Umland ist ein Konzept für einen zweigleisigen Ausbau zu erarbeiten (siehe auch Berliner Fahrgastverband IGEB e. V., Zeitschrift Signal 5/2009, Seite 22).

Eine Festlegung auf S-Bahn (Stromschiene) oder Regionalverkehr (Oberleitung) muss eine ergebnisoffene Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ergeben.

Im Ergebnis muss gemeinsam mit Berlin ein Zielkonzept entstehen, welches stufenweise umzusetzen ist (integriertes Gesamtangebot).

Die bestehenden SPNV-Verbindungen im Land Brandenburg sind mindestens in der jetzigen Bedienungshäufigkeit beizubehalten. Sie bilden in den berlinfernen Regionen (§ 2 ÖPNV-Gesetz Brandenburg: „Die Sicherstellung einer ausreichenden

Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge“) das Grundgerüst in den Mobilitätsketten.

Der sogenannte Plus-Bus-Standard ist brandenburgweit als Regelangebot (ggf. mit Modifikationen) dort einzuführen, wo es kein ausreichendes SPNV-Angebot gibt. Dieses Regelangebot ist um Anrufsysteme (Anrufsammelbus, Anrufsammeltaxi) zu erweitern.

Ersatzinvestitionen in die Infrastruktur und ggf. Erweiterungen unterliegen einer langfristigen Planungsphase. Deshalb sollte das ÖPNV-Gesetz auch hierzu für die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen planbare Aussagen bieten.

Pendler- und Ausflugsbeziehungen nach Polen sind attraktiv auszubauen.

Errichtung dezentraler Umschlagstellen für den Schiene-Straße-Umschlag um überregionale Lkw-Fahrten zu reduzieren.

Flächen von stadt- und industrienahen Güteranlagen sind zu erhalten.

## **Weitere Möglichkeiten der Qualifizierung und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs um Sinne einer Mobilitätsstrategie**

- Neuorganisation der Gemeinsamen Landesplanung einschließlich der Regionalen Planungsgemeinschaften mit dem Ziel Mobilität und Erreichbarkeit mit Siedlung und Gewerbe sowie demografische Entwicklung zu verbinden.
- Alltagsmobilität auch für Menschen ohne eigenen Pkw in allen Teilen Brandenburgs sicherstellen. Hierzu ist ein multimodaler Ansatz der Mobilitätsketten unerlässlich.
- Vollständiger Einsatz der Regionalisierungsmittel für SPNV-Bestellungen.
- Neuorganisation der Aufgabenträger des üÖPNV mit dem Ziel der Bildung regionaler Verkehrsgesellschaften. Dabei sind bestehende Verkehrsbeziehungen zu beachten.

- Änderung des ÖPNV-Gesetzes im Hinblick auf die derzeitige Freiwilligkeit zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen. In Zukunft muss es eine Verpflichtung zur Aufstellung geben, damit die Effizienz erhöht und Fahrgastpotenziale bestmöglich erschlossen werden.

## Kontaktmöglichkeiten



### **Allgemeiner Deutscher Fahrradclub, Landesverband Brandenburg e. V.,**

Gutenbergstraße 76, 14467 Potsdam

Lea Hartung

Telefon 03 31 / 2 80 05 95

Mail brandenburg@adfc.de



### **Bürgerinitiative für eine S-Bahnanbindung Rangsdorf e. V.**

Winterfeldallee 20, 15834 Rangsdorf

Rainer Pannier

Telefax 0 33 79 / 3 87 98

Mail Rainer.Pannier@bisar.de



### **Bürgerinitiative Stammbahn e. V.**

c/o Hubertus Bösken, Am Bannwald 4 a, 14532 Kleinmachnow

Mail info@stammbahn.de



### **Deutscher Bahnkunden-Verband, Landesverband Berlin-Brandenburg e. V.**

Wilmsdorfer Straße 113/114, 10627 Berlin

Frank Böhnke

Telefon 0 30 / 63 49 70 76

Mail dbv.lv.bbrb@bahnkunden.de



### **Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e. V.**

Andreas Schaack

Telefon 01 51 / 50 70 47 44

Mail aschaack@probahn-berlin.de



### **Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Landesverband Brandenburg**

Haus der Natur, Lindenstraße 34, 14467 Potsdam

Krister Volkmann

Telefon 03 31 / 2 01 55 60

Mail krister.volkmann@vcd-brandenburg.de